

N° 29

# SÉNAT

---

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

8 décembre 2020

---

---

## PROPOSITION DE LOI

*relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes  
français*

*Le Sénat a adopté, en première lecture, la proposition de loi  
dont la teneur suit :*

---

**Voir les numéros :**

**Sénat : 723 (2019-2020), 153 et 154 (2020-2021).**

## CHAPITRE I<sup>ER</sup>

### **Moderniser et améliorer la gouvernance des ports français**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après la section 1 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie, est insérée une section 1 *bis* A ainsi rédigée :
- ③ « *Section 1 bis A*
- ④ « *Le Conseil national portuaire et logistique*
- ⑤ « *Art. L. 1212-2.* – Le Conseil national portuaire et logistique est composé de représentants de l'État, des ports maritimes mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1, des collectivités territoriales ou de leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination interportuaire mentionné à l'article L. 5312-12, de l'établissement public mentionné à l'article L. 4311-1, de la société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9, des filières de la chaîne portuaire et logistique, du personnel des ports mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1 et des ouvriers dockers mentionnés à l'article L. 5343-1. Il comprend parmi ses membres deux députés et deux sénateurs. Il est renouvelé tous les trois ans.
- ⑥ « Le conseil a pour mission, en tenant compte des particularités, des atouts et des besoins de chaque territoire :
- ⑦ « 1° D'assurer le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de la stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 ;
- ⑧ « 2° De conseiller et soutenir les ports maritimes dans la définition et la mise en œuvre de leurs projets, notamment en faveur de la transition écologique, en cohérence avec la stratégie nationale portuaire mentionnée au même article L. 1212-3-3-1 ;
- ⑨ « 3° De centraliser, mettre à disposition et partager les informations relatives aux projets en matière de développement portuaire et d'infrastructures de transports dont il a connaissance ;

- ⑩ « 4° De favoriser la mutualisation des moyens d'expertise et de services entre les ports maritimes mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 5311-1 ;
- ⑪ « 5° De recenser les distorsions de concurrence constatées dans l'accès aux services portuaires et aux infrastructures portuaires ;
- ⑫ « 6° De surveiller l'évolution des coûts du passage portuaire dans les ports maritimes mentionnés aux mêmes 1° et 2° et de la compétitivité de la chaîne logistique nationale ;
- ⑬ « 7° Pour le secteur portuaire, d'évaluer l'utilisation des fonds européens structurels et d'investissement et d'assister le Gouvernement dans sa mission de définition, de mise en œuvre et de suivi des politiques nationales et européennes ;
- ⑭ « 8° De mettre en œuvre toutes autres actions qui lui sont confiées par l'État et les collectivités territoriales en relation avec sa mission et notamment liées à la réduction du surcoût de manutention fluviale et à l'évaluation du niveau de service offert par les compagnies maritimes.
- ⑮ « Il peut solliciter pour ses travaux le concours de toute personne pouvant éclairer ses débats, notamment du haut-commissaire au plan institué par le décret n° 2020-1101 du 1<sup>er</sup> septembre 2020 instituant un haut-commissaire au plan ou de son représentant.
- ⑯ « Il remet chaque année au Président de la République et au Parlement un rapport rendant compte de l'exécution de ses travaux. Le compte rendu des débats et les contributions personnelles de ses membres peuvent être joints au rapport.
- ⑰ « *Art. L. 1212-3.* – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. » ;

⑱ 2° Après la section 1 *bis* du chapitre II, est insérée une section 1 *ter A* ainsi rédigée :

⑲ « Section 1 *ter A*

⑳ « *Stratégie nationale portuaire*

㉑ « Art. L. 1212-3-3-1. – La stratégie nationale portuaire fixe les orientations à long terme de l'État et les modalités de son action pour le développement et la promotion des ports maritimes mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1 ainsi que pour l'amélioration des dessertes intermodales de ces ports et de la fluidité de la chaîne logistique, dans un objectif d'aménagement des territoires, de développement économique et de transition écologique.

㉒ « Elle détermine les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre dans le cadre de programmes d'investissements pluriannuels. Elle accorde une priorité au développement des infrastructures de transports de marchandises nécessaires pour la desserte des places portuaires mentionnées au premier alinéa du présent article.

㉓ « La stratégie nationale portuaire fait l'objet d'une évaluation qualitative de son impact au regard des objectifs de développement durable définis par l'Organisation des Nations unies.

㉔ « Les ports concernés, les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination interportuaire mentionné à l'article L. 5312-12 ainsi que les membres du Conseil national portuaire et logistique mentionné à l'article L. 1212-2 sont associés à son élaboration.

㉕ « Art. L. 1212-3-3-2. – La stratégie mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1 est actualisée et présentée au Parlement au moins une fois tous les cinq ans. » ;

㉖ 3° (*nouveau*) Après le troisième alinéa de l'article L. 4311-8, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

㉗ « Il prend en compte la stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L.1212-3-3-1. »

- ⑳ II. – Le 3° de l’article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un *h* ainsi rédigé :
- ㉑ « *h*) La stratégie nationale portuaire mentionnée à l’article L. 1212-3-3-1 du code des transports. »
- ㉒ III. – Le I entre en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d’État mentionné à l’article 17 de la présente loi, et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Les ministres chargés de la mer, des ports maritimes, de l’économie et du budget définissent par convention les modalités de mise en place du conseil national portuaire et logistique.
- ㉓ IV. – Le II entre en vigueur lors du prochain renouvellement général des conseils régionaux. Il s’applique aux schémas régionaux d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires à compter de cette même date.

## Article 2

- ① I. – La sous-section 1 de la section 2 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L’article L. 5312-7 est ainsi modifié :
- ③ *a*) Le 1° est ainsi rédigé :
- ④ « 1° Le représentant de l’État dans la région du siège du port ou son suppléant, qu’il désigne à titre permanent ; »
- ⑤ *a bis) (nouveau)* Le début du 3° est ainsi rédigé :  
« 3° Deux représentants du personnel... (*le reste sans changement*). » ;
- ⑥ *b*) Le 4° est ainsi rédigé :
- ⑦ « 4° Une à trois personnalités qualifiées nommées par l’autorité compétente de l’État, après avis du président du conseil régional, selon qu’il s’agit d’un grand port maritime d’importance nationale ou d’importance européenne et internationale, dont la distinction est précisée par voie réglementaire ; »
- ⑧ *c*) Après le même 4°, sont insérés des 5°, 6° et 7° ainsi rédigés :
- ⑨ « 5° Le président du conseil de développement mentionné à l’article L. 5312-11 ;

- ⑩ « 6° Une personnalité qualifiée nommée par l'autorité compétente de l'État, sur proposition du président de l'union maritime et portuaire locale ;
- ⑪ « 7° (*nouveau*) Un représentant de la société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9. » ;
- ⑫ *d) (Supprimé)*
- ⑬ 2° L'article L. 5312-8 est ainsi modifié :
- ⑭ a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑮ « Il détermine dans son règlement intérieur ses méthodes de travail et les modalités de prévention des conflits d'intérêts. » ;
- ⑯ b) Le quatrième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ce rapport porte, le cas échéant, sur la mise en œuvre de l'article L. 5312-14-1 par le directoire. » ;
- ⑰ 3° La seconde phrase du troisième alinéa de l'article L. 5312-8-1 est supprimée.
- ⑱ II. – Le I entre en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article 17 de la présente loi, et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### **Article 3**

- ① L'article L. 5312-9 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après le mot : « décret », la fin du deuxième alinéa est ainsi rédigée : « sur proposition du conseil de surveillance, après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port. » ;
- ③ 2° Après le même deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Pour l'application du deuxième alinéa, le conseil de surveillance constitue en son sein un comité de sélection. » ;

- ⑤ 3° Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Sa rémunération comporte une part variable significative, liée aux résultats obtenus dans l'exercice de ses fonctions par rapport aux objectifs qui lui sont assignés chaque année par une lettre de mission du ministre chargé des ports maritimes. » ;
- ⑥ 4° Après le même troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Le conseil de surveillance peut demander à l'autorité compétente de l'État la révocation du président du directoire après un vote à bulletin secret. »

#### **Article 4**

- ① L'article L. 5312-11 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le sixième alinéa est complété par les mots : « et au directoire » ;
- ③ 2° Après le même sixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Si le directoire décide de ne pas suivre un avis défavorable rendu par le conseil de développement sur le projet stratégique en application du cinquième alinéa, il doit motiver sa décision. Cette motivation est publiée au recueil des actes administratifs du département. » ;
- ⑤ 3° À la première phrase du quinzième alinéa, les mots : « dixième à douzième » sont remplacés par les mots : « onzième à treizième ».

#### **Article 5**

- ① L'article L. 5312-12 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° A (*nouveau*) Après le mot : « navigables », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « est créé par décret pour chaque façade maritime. » ;
- ③ 1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il doit être compatible avec la stratégie mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1. » ;
- ④ 2° Après le mot : « coordination », la fin du troisième alinéa est ainsi rédigée : « sont, à leur demande, associés à ses travaux. »

## Article 6

(Supprimé)

### CHAPITRE II

## Renforcer l'attractivité et la compétitivité des grands ports maritimes

### Article 7

- ① I. – La section 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 5312-13 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Par dérogation au dernier alinéa du II de l'article L. 163-1 du code de l'environnement, la mise en œuvre de mesures de compensation rendues nécessaires par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage prend en compte le développement futur des infrastructures portuaires du grand port maritime, précisé dans le cadre de son projet stratégique. » ;
- ④ 2° Après le même article L. 5312-13, sont insérés des articles L. 5312-13-1 et L. 5312-13-2 ainsi rédigés :
- ⑤ « *Art. L. 5312-13-1.* – Le grand port maritime conclut un contrat pluriannuel d'objectifs et de performance avec l'État et, le cas échéant, avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a notamment pour objet de :
- ⑥ « 1° Préciser les modalités de mise en œuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs et les programmes d'investissement associés ;
- ⑦ « 2° Préciser les orientations de la politique de dividendes versés à l'État par le grand port maritime, afin d'assurer une visibilité financière pluriannuelle à l'établissement ;
- ⑧ « 3° Déterminer une trajectoire de maîtrise des dépenses non commerciales du grand port maritime, prises en charge par l'État dans les conditions fixées à l'article L. 5312-13-2.
- ⑨ « Ce contrat prend en compte la stratégie nationale portuaire mentionnée à l'article L. 1212-3-3-1.

- ⑩ « Art. L. 5312-13-2. – L'État prend en charge une part substantielle des dépenses non commerciales des grands ports maritimes selon une trajectoire déterminée par le contrat mentionné à l'article L. 5312-13-1 et dans un objectif de maîtrise de leur évolution et d'incitation à la performance.
- ⑪ « Ces dépenses comprennent les dépenses de dragage, d'exploitation et d'entretien des écluses d'accès et des chéneaux d'accès maritimes, la construction, l'extension et le renouvellement des ouvrages de protection contre la mer, les frais de fonctionnement de la capitainerie, la sûreté et la sécurité portuaire, la gestion environnementale du domaine des grands ports maritimes ainsi que l'entretien opérationnel du domaine naturel terrestre.
- ⑫ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis du conseil national mentionné à l'article L. 1212-1-1, fixe les conditions d'application du présent article et précise la liste des dépenses mentionnées au premier alinéa. » ;
- ⑬ 3° Après l'article L. 5312-14, il est inséré un article L. 5312-14-1 A ainsi rédigé :
- ⑭ « Art. L. 5312-14-1 A. – Les grands ports maritimes concluent avec les communes et groupements de collectivités territoriales dont une partie du territoire est située dans leur circonscription administrative une charte formalisant leurs projets communs dans les domaines de l'aménagement, de la recherche, du développement économique et de la transition écologique. »
- ⑮ II. – Les 2° et 3° du I entrent en vigueur à la date prévue par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article 17 de la présente loi, et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### **Article 7 bis (nouveau)**

- ① I. – À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 et jusqu'au 31 décembre 2026, sont instituées des zones de relance économique temporaires dont les ports maritimes mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5311-1 du code des transports sont concessionnaires.
- ② Ces zones relèvent, sous réserve des dispositions prévues au II du présent article, du titre XI du code des douanes.

- ③ Un décret en Conseil d'État détermine les modalités de fonctionnement et les limites de ces zones, qui peuvent s'étendre au-delà de la circonscription des ports maritimes mentionnés au premier alinéa du présent I, en tenant compte des éléments de nature à faciliter l'implantation d'entreprises ou le développement d'activités économiques, et prescrit les opérations qui y sont autorisées.
- ④ II. – Les entreprises qui, entre le 1<sup>er</sup> juillet 2021 et le 31 décembre 2026, créent des activités dans les zones de relance économique temporaires mentionnées au I du présent article, sont exonérées d'impôt sur les sociétés à raison des bénéfices provenant des activités implantées dans ces zones jusqu'au terme du vingt-quatrième mois suivant celui du début de leur activité dans l'une de ces zones. Ces bénéfices sont soumis à l'impôt sur les sociétés à concurrence de 40 %, 60 % ou 80 % de leur montant selon qu'ils sont réalisés respectivement au cours de la première, de la deuxième ou de la troisième période de douze mois suivant cette période d'exonération.
- ⑤ Pour bénéficier de l'exonération, l'entreprise doit répondre cumulativement aux conditions suivantes :
- ⑥ 1° Elle doit employer moins de cinquante salariés et soit avoir réalisé un chiffre d'affaires n'excédant pas 30 millions d'euros au cours de l'exercice, soit avoir un total de bilan n'excédant pas 30 millions d'euros ;
- ⑦ 2° Son capital ou ses droits de vote ne doivent pas être détenus, directement ou indirectement, à hauteur de 25 % ou plus par une entreprise ou conjointement par plusieurs entreprises dont l'effectif salarié dépasse deux cent cinquante salariés et dont le chiffre d'affaires annuel hors taxes excède 80 millions d'euros ou dont le total du bilan annuel excède 70 millions d'euros. Pour la détermination de ce pourcentage, les participations des sociétés de capital-risque, des fonds communs de placement à risques, des fonds professionnels spécialisés relevant de l'article L. 214-37 du code monétaire et financier dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance n° 2013-676 du 25 juillet 2013 modifiant le cadre juridique de la gestion d'actifs, des fonds professionnels de capital investissement, des sociétés de libre partenariat, des sociétés de développement régional, des sociétés financières d'innovation et des sociétés unipersonnelles d'investissement à risque ne sont pas prises en compte à la condition qu'il n'existe pas de lien de dépendance au sens du 12 de l'article 39 du code général des impôts entre la société en cause et ces dernières sociétés ou ces fonds ;

- ⑧ 3° Son activité doit être une activité industrielle ou commerciale, dans le domaine technologique, portuaire, logistique, énergétique ou environnemental. Son activité principale, définie selon la nomenclature d'activités française de l'Institut national de la statistique et des études économiques, ne doit pas relever des secteurs de la construction automobile ou des transports routiers de marchandises ;
- ⑨ 4° Elle doit conclure avec l'autorité administrative compétente une convention comportant des engagements en matière de prévention des risques industriels et des pollutions, de compensation des émissions de gaz à effet de serre et de développement de l'économie circulaire.
- ⑩ Pour l'application des 1° et 2° du présent II, le chiffre d'affaires doit être ramené ou porté, le cas échéant, à douze mois. L'effectif de l'entreprise est apprécié, au titre de chaque exercice, selon les modalités prévues au I de l'article L. 130-1 du code de la sécurité sociale. Lorsqu'une entreprise bénéficiant déjà de l'exonération mentionnée au premier alinéa du présent II constate un franchissement de seuil d'effectif déterminé selon les modalités prévues au II de l'article L. 130-1 du code de la sécurité sociale, cette circonstance lui fait perdre le bénéfice de cette exonération. Pour la société mère d'un groupe mentionné à l'article 223 A ou à l'article 223 A *bis* du code général des impôts, le chiffre d'affaires est apprécié en faisant la somme des chiffres d'affaires de chacune des sociétés membres de ce groupe.
- ⑪ Si l'exonération est consécutive au transfert, à la reprise, à la concentration ou à la restructuration d'activités préexistantes et si celles-ci bénéficient ou ont bénéficié des dispositions du présent article ou de celles de l'article 44 *octies* du code général des impôts, l'exonération prévue au présent article s'applique dans les conditions prévues au premier alinéa du présent II en déduisant de la durée qu'il fixe la durée d'exonération déjà écoulée au titre de ces articles avant le transfert, la reprise, la concentration ou la restructuration.

- ⑫ III. – L'exonération s'applique au bénéfice d'un exercice ou d'une année d'imposition, déclaré selon les modalités prévues aux articles 50-0, 53 A, 96 à 100, 102 *ter* et 103 du code général des impôts, diminué des produits bruts ci-après qui restent imposables dans les conditions de droit commun :
- ⑬ 1° Produits des actions ou parts de sociétés, résultats de sociétés ou organismes soumis au régime prévu à l'article 8 du même code, lorsqu'ils ne proviennent pas d'une activité exercée dans l'une des zones mentionnées au I du présent article, et résultats de cession des titres de ces sociétés ;
- ⑭ 2° Produits correspondant aux subventions, libéralités et abandons de créances ;
- ⑮ 3° Produits de créances et d'opérations financières pour le montant qui excède le montant des frais financiers engagés au cours du même exercice ou de la même année d'imposition, si le contribuable n'est pas un établissement de crédit ou une société de financement mentionné à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier ;
- ⑯ 4° Produits tirés des droits de la propriété industrielle et commerciale, lorsque ces droits n'ont pas leur origine dans l'activité exercée dans l'une des zones créées en application du I du présent article.
- ⑰ Lorsque l'entreprise n'exerce pas l'ensemble de son activité dans les zones de relance économique temporaires, les bénéfices réalisés sont soumis à l'impôt sur les sociétés, dans les conditions de droit commun, en proportion du montant hors taxes du chiffre d'affaires ou de recettes réalisé en dehors de ces zones.
- ⑱ Le bénéfice exonéré ne peut excéder 100 000 € par contribuable et par période de douze mois, majoré de 10 000 € par nouveau salarié embauché à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2021.
- ⑲ IV. – Lorsque le contribuable mentionné au I du présent article est une société membre d'un groupe fiscal mentionné à l'article 223 A ou à l'article 223 A *bis* du code général des impôts, le bénéfice exonéré est celui de cette société déterminé dans les conditions prévues au II du présent article et au 4 de l'article 223 I du code général des impôts.

- ⑳ Pour l'ensemble des sociétés d'un même groupe, le montant de l'exonération accordée ne peut excéder le montant total calculé conformément aux dispositions du septième alinéa du II du présent article, dans la limite du résultat d'ensemble du groupe.
- ㉑ V. – Les obligations déclaratives des personnes et organismes auxquels s'applique l'exonération sont fixées par décret.
- ㉒ VI. – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

### **Article 7 ter (nouveau)**

- ① I. – Après l'article 39 *decies* C du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* CA ainsi rédigé :
- ② « Art. 39 *decies* CA. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition qui exercent ou créent des activités dans les zones de relance économique temporaires créées en application de la loi n° du relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 30 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des éléments suivants qu'ils acquièrent neufs à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 et jusqu'au 31 décembre 2026 :
- ③ « 1° Biens, équipements, matériels, technologies concourant à la fluidité du passage portuaire et de la chaîne logistique, à la productivité des terminaux et à la rapidité du traitement des navires à quai ;
- ④ « 2° Biens, équipements, matériels, outils qui permettent une réduction d'au moins 25 % des émissions de dioxyde de carbone ou de soufre ou de tout type de pollution par rapport aux équipements qui remplacent.
- ⑤ « II. – La déduction est répartie linéairement à compter de la mise en service des biens sur leur durée normale d'utilisation. En cas de cession ou de remplacement du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou du remplacement, qui sont calculés *prorata temporis*.

- ⑥ « III. – L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au I du présent article dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat, conclu à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021 et jusqu'au 31 décembre 2026, peut déduire, s'il s'agit d'un bien mentionné au I du présent article, une somme égale à 30 % de la valeur d'origine du bien, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata temporis* sur la durée normale d'utilisation du bien à compter de l'entrée en location.
- ⑦ « Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien et en remplit les conditions, elle peut continuer à appliquer la déduction. En cas de cession ou de cessation du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou de cession du bien, la déduction n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou de la cessation, qui sont calculés *pro rata temporis*.
- ⑧ « L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat peut pratiquer la déduction mentionnée au même I, sous réserve du respect des conditions suivantes :
- ⑨ « 1° Le locataire ou le crédit-preneur renonce à cette même déduction ;
- ⑩ « 2° 80 % au moins de l'avantage en impôt procuré par la déduction pratiquée en application du présent article est rétrocédé à l'entreprise locataire ou crédit-preneuse sous forme de diminution de loyers.
- ⑪ « IV. – Si l'une des conditions prévues aux I à III cesse d'être respectée pendant la durée normale d'utilisation du bien, prévue aux II et III, le contribuable perd le droit à la déduction prévue aux I et III et les sommes déduites au cours de l'exercice et des exercices antérieurs sont rapportées au résultat imposable de l'entreprise qui en a bénéficié au titre de l'exercice au cours duquel cet événement se réalise.
- ⑫ « V. – Le IV entre en vigueur à une date fixée par décret qui ne peut être postérieure de plus d'un mois à la date de réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de considérer ce dispositif législatif comme conforme au droit de l'Union européenne en matière d'aides d'État. »

- ⑬ II. – Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences économiques et sociales des mutations de l’emploi des dockers et leurs enjeux, notamment en termes de formation, à l’aune de la transformation numérique des ports et de la chaîne logistique, de l’essor de l’intelligence artificielle et des technologies de l’information et de la communication.
- ⑭ III. – La perte de recettes résultant pour l’État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

### Article 8

- ① Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*Supprimé*)
- ③ 2° L’article L. 5342-1 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :
- ④ « La durée de l’agrément délivré par l’autorité portuaire pour l’exercice du remorquage dans les grands ports maritimes mentionnés au 1° de l’article L. 5311-1 ne peut excéder sept ans.
- ⑤ « Dans les grands ports maritimes mentionnés au même 1°, en vue d’assurer un haut niveau de qualité de service et de garantir la continuité du service, les prestataires des opérations de remorquage portuaire respectent les exigences minimales fixées par l’autorité portuaire en application de l’article 4 du règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports en ce qui concerne la disponibilité du service concerné, à tous les postes d’amarrage et sans interruption, de jour comme de nuit, tout au long de l’année, pour tous les utilisateurs.
- ⑥ « Une convention entre les entreprises de remorquage et l’autorité compétente de l’État détermine l’organisation du dialogue social et les modalités de prévention des conflits pour l’application des dispositions du présent article. » ;

- ⑦ 3° La section 2 du chapitre IV est complétée par un article L. 5344-9 ainsi rédigé :
- ⑧ « Art. L. 5344-9. – Le non-respect des exigences minimales fixées par l'autorité portuaire en application des dispositions de l'article L. 5342-1 est puni d'une amende dont le montant est fixé par décret en Conseil d'État. »

### CHAPITRE III

## **Renforcer l'information du Parlement sur la politique portuaire nationale**

### **Articles 9 à 11**

*(Supprimés)*

### **Article 12**

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à la progression de la stratégie des nouvelles routes de la soie de la République populaire de Chine, qui précise notamment l'état des participations détenues par des entreprises publiques chinoises dans le secteur maritime et portuaire français, ainsi que les conséquences de ce programme sur l'organisation des chaînes logistiques.

### CHAPITRE IV

## **Accroître les moyens de nos ports maritimes et soutenir le verdissement du transport de marchandises**

### **Article 13**

- ① L'article 2 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :
- ② 1° La seconde ligne du tableau constituant le deuxième alinéa est ainsi modifiée :
- ③ a) À la quatrième colonne, le nombre : « 2 687 » est remplacé par le nombre : « 2 975 » ;

- ④ b) À l'avant-dernière colonne, le nombre : « 2 580 » est remplacé par le nombre : « 2 868 » ;
- ⑤ c) À la dernière colonne, le nombre : « 2 780 » est remplacé par le nombre : « 3 068 » ;
- ⑥ 2° Au dernier alinéa, le nombre : « 14,3 » est remplacé par le nombre : « 15,7 ».

#### **Article 14**

- ① I. – Le rapport annexé à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :
- ② 1° Au quatrième alinéa du I, le nombre : « 13,7 » est remplacé par le nombre : « 14,6 » ;
- ③ 2° La deuxième ligne du tableau constituant le cinquième alinéa du même I est ainsi modifiée :
- ④ a) À la quatrième colonne, le nombre : « 2 687 » est remplacé par le nombre : « 2 975 » ;
- ⑤ b) À l'avant-dernière colonne, le nombre : « 2 580 » est remplacé par le nombre : « 2 868 » ;
- ⑥ c) À la dernière colonne, le nombre : « 2 780 » est remplacé par le nombre : « 3 068 » ;
- ⑦ 3° Au sixième alinéa du même I, le nombre : « 14,3 » est remplacé par le nombre : « 15,7 » ;
- ⑧ 4° Le quarante-sixième alinéa du II est ainsi modifié :
- ⑨ a) Le nombre : « 1 » est remplacé par le nombre : « 2 » ;
- ⑩ b) Le nombre : « 2,3 » est remplacé par le nombre : « 4,6 ».
- ⑪ II. – Sont approuvés les moyens consacrés au renforcement de la compétitivité des ports français figurant dans le rapport annexé à la présente loi.

## Article 15

À la fin des 1° et 2°, aux premier et dernier alinéas du 3° et au 4° du I et à la première phrase du premier alinéa du III de l'article 39 *decies* C du code général des impôts, l'année : « 2022 » est remplacée par l'année : « 2026 ».

### Article 15 bis (nouveau)

- ① La section 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5312-14-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5312-14-2.* – Dans les grands ports maritimes volontaires, il est créé, à titre expérimental et pour une durée de deux ans à compter de la publication du décret prévu au deuxième alinéa du présent article, une instance de concertation associant les représentants de la place portuaire et de l'ensemble de la chaîne logistique et de transport, chargée d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'optimisation des coûts de manutention dans un objectif de report modal vers les modes massifiés et, le cas échéant, de réduction des éventuels surcoûts de manutention fluviale avant le 1<sup>er</sup> janvier 2022.
- ③ « Un décret détermine les modalités de cette expérimentation.
- ④ « L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation dont les résultats sont transmis au Parlement et au Conseil national portuaire et logistique mentionné à l'article L. 1212-2. »

## CHAPITRE V

### Dispositions finales

## Article 16

Les conséquences financières résultant pour l'État de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

## **Article 17**

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application de la présente loi.

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 8 décembre 2020.*

*Le Président,*

*Signé : Gérard LARCHER*

## RAPPORT ANNEXÉ

① Le présent rapport annexé à la loi relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes français s’inscrit dans le prolongement du rapport annexé à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités, et en particulier de son cinquième programme d’investissement qui vise à renforcer l’efficacité et le report modal dans le transport de marchandises. Il précise, pour la période 2021 à 2027, les priorités et les moyens à mettre en œuvre dans l’objectif de renforcer la compétitivité des ports maritimes français, en cohérence avec la programmation financière prévue au chapitre IV de la présente loi et il a vocation à compléter la stratégie nationale portuaire.

② **I. – Mettre en œuvre un plan de relance portuaire, améliorer le pilotage stratégique des grands ports maritimes et accompagner la transformation de leur modèle économique**

③ *1) Plan de relance*

④ Dans le contexte de la crise sanitaire actuelle, l’État engage un plan de relance et de soutien à destination des grands ports maritimes placés sous sa tutelle et des ports d’importance stratégique placés sous la tutelle des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à hauteur de 150 millions d’euros par an pendant cinq ans. Par cette action pluriannuelle, l’État marque son soutien aux infrastructures portuaires, qui constituent les lieux privilégiés de réindustrialisation des territoires, capables de renforcer la présence de la France dans les réseaux économiques et logistiques mondiaux.

⑤ Ces fonds devront être utilisés selon trois objectifs complémentaires :

⑥ – soutenir la trésorerie des ports maritimes concernés, pour leur permettre d’améliorer leur attractivité notamment par le biais de réductions consenties sur les droits de port et les redevances domaniales ;

- ⑦ – permettre aux ports maritimes concernés d’investir massivement en faveur de la transition écologique et numérique pour créer les conditions favorables au verdissement de la flotte de commerce et de notre industrie, dans le cadre de programmes d’équipement et d’aménagement (branchements électriques à quai, conception de terminaux pour le stockage de gaz naturel liquéfié et de stations d’avitaillement et de soutage en gaz naturel liquéfié, collecte des déchets, économie circulaire, drones, applications informatiques de suivi du trafic, d’enregistrement des formalités administratives et participant à l’amélioration de la fluidité de la chaîne logistique nationale) ;
- ⑧ – accompagner des relocalisations industrielles sectorielles, en soutenant les porteurs de projet dans leurs implantations sur le domaine portuaire, notamment les infrastructures de production d’énergies renouvelables et les projets de développement d’énergies marines renouvelables.

⑨ *2) Donner une visibilité pluriannuelle aux ports maritimes*

- ⑩ La forte instabilité constatée dans la compensation, par l’État, des charges liées au dragage dans les grands ports maritimes placés sous sa tutelle, les a pénalisés. Afin de clarifier les orientations et la politique de l’État à l’égard de ses grands ports maritimes, un contrat pluriannuel d’objectifs et de performance sera mis en place. L’objectif est notamment d’assurer une visibilité pluriannuelle aux grands ports maritimes sur la politique de dividendes de l’État et de définir les voies et moyens permettant de maîtriser les dépenses non-commerciales de ces établissements publics, pour lesquelles l’État augmentera sa participation selon une trajectoire glissante sur dix ans. Le montant de cette prise en charge serait fixé à 170 millions d’euros en 2021 et baissera progressivement pour atteindre 140 millions d’euros en 2031. Parallèlement, l’État étudiera la piste d’un financement de certaines des dépenses non-commerciales des grands ports maritimes *via* un crédit d’impôt sur les sociétés.

⑪ *3) Financement*

- ⑫ En conséquence, la progression des crédits de paiement de l’action 43 du programme 203 de la mission « Écologie, développement et mobilités durables », en euros courants, entre 2021 et 2031, s’effectuera selon le calendrier suivant :

⑬ **Programmation financière 2021-2031 (en €)**

⑭ **Programme 203 « Infrastructures et services de transport » –  
mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

⑮

| <b>Programme 203 / années</b> | <i>dont Action 43 - ports</i> |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 2021                          | <b>321 961 836</b>            |
| 2022                          | <b>318 961 836</b>            |
| 2023                          | <b>315 961 836</b>            |
| 2024                          | <b>312 961 836</b>            |
| 2025                          | <b>309 961 836</b>            |
| 2026                          | <b>156 961 836</b>            |
| 2027                          | <b>153 961 836</b>            |
| 2028                          | <b>150 961 836</b>            |
| 2029                          | <b>147 961 836</b>            |
| 2030                          | <b>144 961 836</b>            |
| 2031                          | <b>141 961 836</b>            |

⑯ **II. – Renforcer la compétitivité et la fluidité du transport de  
marchandises et de la chaîne logistique française**

⑰

*1) Infrastructures*

⑱

Après des décennies de sous-investissement, un effort conséquent doit être consacré à la rénovation des réseaux de transports massifiés de marchandises permettant de soutenir les exportations françaises et de renforcer la compétitivité des ports français, en cohérence avec le premier programme d'investissement prioritaire défini par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 précitée. La priorité doit en particulier être donnée à la rénovation des capillaires ferroviaires fret, en particulier des lignes permettant d'acheminer les productions céréalières vers les ports maritimes pour l'export et dont le maintien est parfois menacé.

⑲ En complément de la réalisation de la liaison ferroviaire internationale Lyon-Turin, l'État soutient le contournement ferroviaire global de l'agglomération lyonnaise, par la réalisation concomitante du barreau nord-est et du barreau sud-est, afin de préserver les trafics des ports de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. La seule réalisation de la section Lyon-Turin serait susceptible de fragiliser les ports français dont une partie des trafics pourraient être détournés vers les ports italiens.

⑳ 2) *Augmenter le soutien au transport combiné*

㉑ Un renforcement des aides à l'exploitation des services réguliers de transport combiné est nécessaire pour pallier le différentiel de compétitivité entre les transports massifiés et la route, généré par les coûts de transbordement. Les aides françaises sont en outre bien moindres que celles versées par d'autres pays européens.

㉒ Pour répondre à cette double problématique, les montants prévus à ce titre par la loi de finances pour 2020 sont triplés dès 2021 pour atteindre près de 80 millions d'euros annuels. Cette augmentation doit bénéficier en priorité aux trajets intérieurs.

㉓ 3) *Logistique*

㉔ À la massification du transport de marchandises doit répondre une fluidification des chaînes logistiques françaises, notamment par la création de nouvelles plateformes logistiques proches des grands centres urbains. En particulier, la réalisation du canal Seine-Nord Europe suppose de se doter de capacités logistiques suffisantes, sauf à risquer de détourner certains trafics des ports normands.

*Vu pour être annexé à la proposition de loi adopté par le Sénat dans sa séance du 8 décembre 2020*

*Le Président,*

*Signé : Gérard LARCHER*